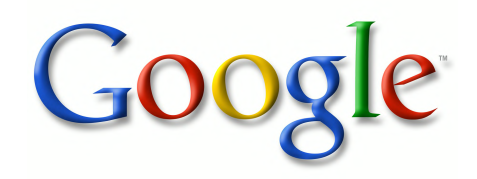
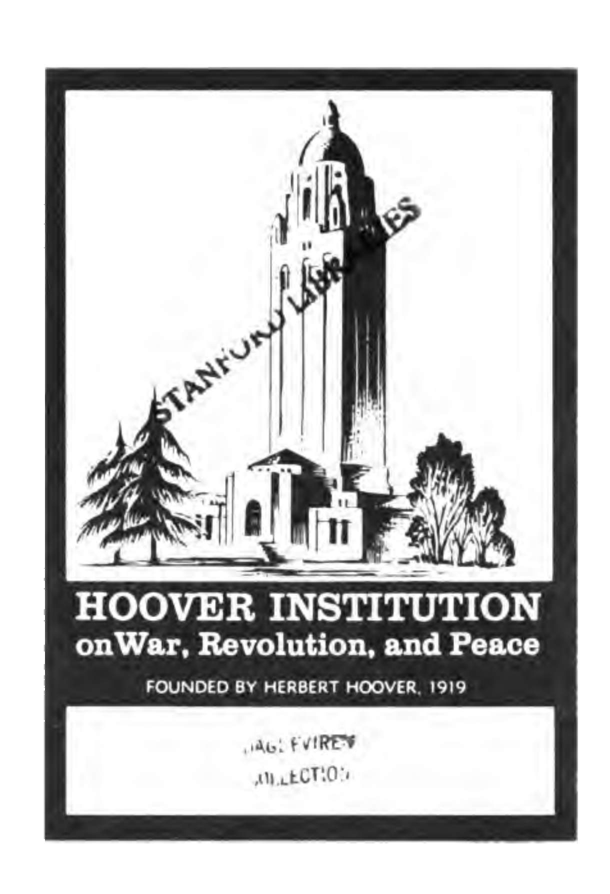


Turkey.

Réponse du Gouvernement impérial a la 16e demande de la Compagnie.


STANFORD LIBRARIES
HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

-17

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

RÉPONSE

DU

GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

A LA

16E DEMANDE DE LA COMPAGNIE.

PAIEMENT DES SOMMES DUES A LA COMPAGNIE

DU CHEF DES INTERRUPTIONS CAUSÉES PAR LES INONDATIONS.



CONSTANTINOPLE.

IMPRIMERIE DU "LEVANT HERALD"

1903.

RÉPONSE

DU

GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

A LA

16E DEMANDE DE LA COMPAGNIE.

PAIEMENT DES SOMMES DUES A LA COMPAGNIE

DU CHEF DES INTERRUPTIONS CAUSEES PAR LES INONDATIONS.

La question des inondations donne lieu, de la part de la Compagnie, à des réclamations successives.

Dans sa 7e demande, elle fait mention de deux interruptions de l'exploitation qui se sont produites, l'une en 1895, par suite de la rupture d'un pont sur l'Arda, l'autre en 1902, par suite de la destruction de deux ponts sur l'Erghéné et de la partie de la ligne avoisinante.—Elle prétend que, pour le premier de ces deux sinistres, le Gouvernement avait reconnu l'obligation de prendre à sa charge les dépenses nécessitées par la reconstruction; elle invoque ce « précédent » pour réclamer les frais de la reconstruction résultant du second sinistre

Subsidiairement, la Compagnie conclut à ce que ces travaux soient assimilés à des agrandissements et elle réduit, en conséquence, le chiffre de ses prétentions aux 4/5.

Dans sa 16e demande, la Compagnie conclut au paiement, à titre de dommages-intérêts:

1°) d'une somme de 215,257 francs pour la perte de recettes éprouvée pendant les mois de Janvier, Février et Mars 1895, du chef de l'interruption de trafic causée par la rupture du pont de l'Arda ;

2°) d'une somme de 120,818 francs pour la perte de recettes éprouvée pendant les mois de Février et Mars 1902, du chef de l'interruption de trafic causée par la destruction d'une partie de la ligne de Constantinople à Andrinople;

au total 336,068 francs.

Ajoutons que dans sa 19e demande, la Compagnie prétend que l'Article 4 de la Convention de 1885 ne doit pas être appliqué, lorsqu'il y a diminution des recettes du chef de l'interruption de l'exploitation par suite des inondations, vu que cette diminution est imputable au Gouvernement Impérial qui n'aurait pris aucune disposition pour régulariser les cours d'eau et n'aurait pas fait de dépenses appréciables pour empêcher la destruction des forêts ou les faire revivre. Cette demande tend purement et simplement à l'abrogation de l'Article 4.

Voilà bien des réclamations en vue du même objet.

Le principe sur lequel s'appuie l'adversaire pour conclure à la responsabilité de l'Etat, est absolument erroné. Nous en avons fait la démonstration complète dans la Réponse à la 7e demande de la Compagnie.

Les demandes contingentes sont donc, elles-mêmes, irrecevables et mal fondées.

1°.— La rupture du pont de l'Arda s'est produite en 1895. La Compagnie réclama, en 1896, à l'occasion de ce cas de force majeure, la somme de 607,000 francs pour la reconstruction du pont *et 500,000 francs pour la perte éprouvée* dans la diminution des recettes. Le Gouvernement Impérial contesta, de la façon la plus formelle, le principe même de cette réclamation, ainsi que cela résulte de diverses Lettres qui sont mentionnées à la Réponse du Gouvernement Impérial à la 7e demande de la Compagnie.

En 1897, la Compagnie sollicita, du Gouvernement Impérial, lel règlement de diverses créances dont le total s'élevait, y compris l'affaire du pont de l'Arda, à 10,900,000 francs ou 476,000 Livres Turques. — Une transaction intervint entre les Parties; la Compagnie accepta une réduction de 96,000 Livres Turques.—Il résulte des termes mêmes de la quittance délivrée par la Compagnie, à la date du 29 Mai/10 Juin 1898 (voir Annexe), que celle-ci n'avait plus « *aucune*
« *réclamation ni créance sur le Gouvernement Impérial, à quelque titre*
« *et pour quelque cause que ce soit, du chef des créances plus haut*
« *indiquées et donne au Gouvernement Impérial Ottoman et, spécialement,*
« *ment, à toutes les Administrations de l'Etat, décharge complète, pleine*
« *et entière de tous comptes, créances, réclamations, dommages-intérêts,*
« *débours et intérêts énumérés plus haut et de la réduction de 96,000*
« *Livres Turques environ.*»

Or, dans l'énumération des divers chefs de réclamations, figurait, à la lettre (G), la mention, *pour la reconstruction du pont de l'Arda.*

La Compagnie renonçait, par conséquent, à tous dommages et intérêts et *à toutes réclamations antérieures à l'Arrangement tran-*

sactionnel de 1897 dans lequel se trouvait compris le sinistre de 1895.

Prétendrait-elle cependant aujourd'hui que le dommage éprouvé du chef de ce sinistre, n'aurait été réparé qu'en partie par la voie dudit Arrangement transactionnel et notamment pour ce qui a trait à la reconstruction du pont, mais que la réparation du préjudice causé par la suspension de la circulation, lui aurait été réservée !

Il suffirait,— pour rappeler l'adversaire à une plus saine compréhension du respect dû aux règlements, en bonne foi, des questions litigieuses entre les Parties,—de reproduire les termes mêmes de sa protestation en date du 23 Juin 1895 (Pièces générales du dossier de la Compagnie, page 85); la Compagnie déclarait que :

«Pour rétablir la circulation des trains, ma Compagnie *a reconstruit* le pont de l'Arda, et a exécuté des travaux extraordinaires, bien qu'elle n'y fût point tenue»,

« *Les frais causés par ce cas de force majeure*, montent à la somme de 607,144 francs *et les dommages que ma Compagnie a éprouvés* par suite de *la suspension de la circulation*, s'élèvent *à la somme de 500,000 francs*, soit *au total 1,107,144 francs*.»

Donc, *la reconstruction du pont de l'Arda* a été exécutée pour rétablir la circulation. C'est sur ce dommage, qui a pour titre : « *la reconstruction du pont de l'Arda*», que la Compagnie transige en 1897, en même temps que sur ses autres créances qu'elle déclare, dans le Quitus de 1898, renoncer à toutes réclamations généralement quelconques.

La Compagnie entendait-elle surprendre la religion du Gouvernement et obtenir de lui le règlement général de ces divers chefs de demandes, tout en se réservant, sans en formuler cependant la pensée, de revenir à charge à la première occasion, pour

faire revivre une réclamation réglée par transaction? De tels procédés ne s'analysent point. Ils semblent cependant devoir être généralisés dans toutes les réclamations de la Compagnie exploitante, et nous en avons retrouvé la preuve surtout dans sa première demande relative aux ports, quais et routes.

Nous n'avons donc point à insister sur cet argument qui renferme en lui-même les germes de sa condamnation.

Bornons-nous à relever la contradiction même dans les exagérations de la Compagnie : en 1895, elle réclamait du chef de ce second élément de préjudice, dans la reconstruction du pont de l'Arda, la somme de 500,000 francs ; en 1903, elle se contenterait, pour les mêmes causes, d'une somme de 215,250 francs,—ce qui semblerait annoncer, de la part de la Compagnie, un nouveau système de réclamation, système mixte, qui autoriserait l'affirmation que la différence de francs *284,750* (500,000—215,550), aurait été comprise dans le règlement transactionnel et que le surplus, soit francs 215,250, aurait été tacitement réservé.

MM. les Arbitres feront certainement justice d'une telle réclamation.

2.— La rupture des deux ponts de l'Erghéné s'est produite en 1902.

La Compagnie reconnaît, dans sa protestation en date du 3 Mai 1902 (voir Pièces générales, page 112, du dossier de la Compagnie) que *l'événement était dû à des circonstances de force majeure.* — Elle faisait cette même constatation dans sa protestation de 1895, relative au pont de l'Arda.

Nous ne saurions contester sur ce point le dire de la Compagnie,

sactionnel de 1897 dans lequel se trouvait compris le sinistre de 1895.

Prétendrait-elle cependant aujourd'hui que le dommage éprouvé du chef de ce sinistre, n'aurait été réparé qu'en partie par la voie dudit Arrangement transactionnel et notamment pour ce qui a trait à la reconstruction du pont, mais que la réparation du préjudice causé par la suspension de la circulation, lui aurait été réservée !

Il suffirait,— pour rappeler l'adversaire à une plus saine compréhension du respect dû aux règlements, en bonne foi, des questions litigieuses entre les Parties,—de reproduire les termes mêmes de sa protestation en date du 23 Juin 1896 (Pièces générales du dossier de la Compagnie, page 85); la Compagnie déclarait que :

«Pour rétablir la circulation des trains, ma Compagnie *a re-*
« *construit* le pont de l'Arda, et a exécuté des travaux extraordi-
« naires, bien qu'elle n'y fût point tenue».

« *Les frais causés par ce cas de force majeure*, montent à la
« somme de 607,144 francs *et les dommages que ma Compagnie a*
« *éprouvés* par suite de *la suspension de la circulation*, s'élèvent *à la*
« *somme de 500,000 francs*, soit *au total 1,107,144 francs.*»

Donc, *la reconstruction du pont de l'Arda* a été exécutée pour rétablir la circulation. C'est sur ce dommage, qui a pour titre : « *la* « *reconstruction du pont de l'Arda*», que la Compagnie transige en 1897, en même temps que sur ses autres créances qu'elle déclare, dans le Quitus de 1898, renoncer à toutes réclamations généralement quelconques.

La Compagnie entendait-elle surprendre la religion du Gouvernement et obtenir de lui le règlement général de ces divers chefs de demandes, tout en se réservant, sans en formuler cependant la pensée, de revenir à charge à la première occasion, pour

faire revivre une réclamation réglée par transaction? De tels procédés ne s'analysent point. Ils semblent cependant devoir être généralisés dans toutes les réclamations de la Compagnie exploitante, et nous en avons retrouvé la preuve surtout dans sa première demande relative aux ports, quais et routes.

Nous n'avons donc point à insister sur cet argument qui renferme en lui-même les germes de sa condamnation.

Bornons-nous à relever la contradiction même dans les exagérations de la Compagnie : en 1895, elle réclamait du chef de ce second élément de préjudice, dans la reconstruction du pont de l'Arda, la somme de 500,000 francs ; en 1903, elle se contenterait, pour les mêmes causes, d'une somme de 215,250 francs,—ce qui semblerait annoncer, de la part de la Compagnie, un nouveau système de réclamation, système mixte, qui autoriserait l'affirmation que la différence de francs *284,750* (500,000—215,550), aurait été comprise dans le règlement transactionnel et que le surplus, soit francs 215,250, aurait été tacitement réservé.

MM. les Arbitres feront certainement justice d'une telle réclamation.

2.— La rupture des deux ponts de l'Erghéné s'est produite en 1902.

La Compagnie reconnaît, dans sa protestation en date du 3 Mai 1902 (voir Pièces générales, page 112, du dossier de la Compagnie) que *l'événement était dû à des circonstances de force majeure.* — Elle faisait cette même constatation dans sa protestation de 1895, relative au pont de l'Arda.

Nous ne saurions contester sur ce point le dire de la Compagnie,

car il est certain que les inondations et les interruptions qui en sont la suite, sont dues à un cas fortuit de la nature.

Il y a donc lieu d'appliquer, dans l'espèce, les dispositions de l'Article 4 de la Convention de 1885, sur l'interprétation duquel on ne saurait concevoir de difficultés, depuis l'Arbitrage de 1888-89 qui en a fixé la portée d'une façon très précise.

Toutes les fois qu'une interruption de la circulation se sera produite par suite d'un cas de force majeure, la Compagnie n'en sera pas moins tenue de payer au Gouvernement Impérial le minimum de la rente kilométrique de 1,500 francs et elle ne pourra se rembourser de la différence que sur les excédents des recettes des exercices suivants.—Voilà le seul moyen réservé à la Compagnie par les stipulations des Parties, pour la réparation du dommage qui serait par elle éprouvé, du chef des interruptions causées par la force majeure (voir, sur ce point, les Réponses du Gouvernement Impérial à la 9e et à la 19e demandes de la Compagnie.

Aucun texte des Conventions en vigueur n'autorise la Compagnie exploitante à récupérer directement du Gouvernement concédant les différences qui pourraient se produire, d'une année à l'autre, dans les recettes du Chemin de fer, à la suite d'un événement dû à un cas fortuit.

En conséquence, la prétention de la Compagnie n'est pas plus fondée, en ce qui concerne le sinistre de 1902, que pour celui de 1895; nous sommes bien en présence *d'un cas de force majeure de la nature* ne pouvant donner lieu à aucun recours en indemnité contre l'Etat.

Ces mêmes considérations s'appliquent à la rupture du pont de l'Arda. C'est pourquoi, à supposer, par impossible, que MM. les Arbitres estiment que le dommage de ce dernier chef n'aurait pas

été compris dans le Règlement transactionnel de 1897, la réclamation de la Compagnie n'en serait pas plus fondée, puisqu'il s'agit bien, dans l'espèce, d'un cas de force majeure.

Mais, la Compagnie cherche à faire peser, sur le Gouvernement Impérial la responsabilité de ces événements:

parce que les inondations seraient causées uniquement par la non régularisation des cours d'eau et le déboisement des forêts;

parce que le Gouvernement aurait manqué à l'obligation de faire les dépenses nécessaires pour cette régularisation et pour éviter le déboisement des forêts;

parce qu'en tout état de cause, il est propriétaire des lignes et qu'en cette qualité, il doit supporter les conséquences des inondations, de même qu'il aurait à sa charge les dommages de guerre.

Nous avons vu, dans notre Réponse à la 7e demande de la Compagnie:

1) Que l'Etat n'a point, en principe, d'obligation relativement à la régularisation des cours d'eau et torrents, ainsi qu'au déboisement des forêts et qu'il n'en a contracté aucune envers la Compagnie; qu'il est en droit, au contraire, de dénier à celle-ci toute immixtion dans les actes d'Administration qu'il puise dans son pouvoir souverain;

2) Que le grief imputé au Gouvernement, du chef de la non régularisation des cours d'eau et du déboisement des forêts, ne peut être invoqué comme étant la cause directe et unique de la destruction des ouvrages, et que, par conséquent, les dommages de la Compagnie ne peuvent être considérés *comme la suite immédiate et nécessaire* des faits reprochés au Gouvernement; que des inondations s'étaient produites à une époque antérieure à la Concession

du Chemin de fer, ce qui prouve que les allégations de la Compagnie sont controuvées;

3) Que sa seule qualité de propriétaire des lignes ne saurait lui imposer la responsabilité des dommages de cette nature, car il est reconnu que l'Etat, bien que propriétaire du Chemin, ne répond aucunement des accidents, cas de force majeure, qui viendraient à détruire les travaux de la voie ferrée; c'est là un principe universellement admis dans la Doctrine et la Jurisprudence;

4) Qu'on ne saurait légitimement assimiler les conséquences des inondations, dues à un cas fortuit de la nature, aux dommages pouvant résulter de l'état de guerre, si tant est que ces dommages puissent incomber à l'Etat;

5) Que les dommages réclamés par la Compagnie ont pu avoir d'autres causes et, notamment, l'insuffisance des ouvertures des ouvrages d'art, le niveau de la plate-forme en certains points et les défauts de l'entretien.

Rappelons que la construction des lignes, après les inondations de 1842 et de 1865, avait été entreprise par la Société Impériale, sous la surveillance et le contrôle de la Compagnie exploitante, et qu'étant donnée la liaison d'intérêts des deux Sociétés, cette construction fut exécutée, dans leur intérêt commun, avec la plus grande économie dans la dépense, en conformité des stipulations intervenues entre elles (1), ce qui comportait naturellement,

(1) Le cinquième paragraphe de l'Article 1er de la Convention Additionnelle relative à la Construction, du 17 Avril 1869 (page 65), est ainsi conçu : « La Compagnie exploitante a reconnu et admis que, sans nuire à la solidité, la construction serait faite partout « sans luxe et avec les plus grands ménagements dans la dépense. — A cet effet, elle a admis notamment que les ponts sur les cours d'eau pourraient être établis en bois, avec culées « en maçonnerie, et que les bâtiments de service de toutes sortes, gares, stations, maisons de « garde, etc., pourraient également être établis en bois, sauf dans les parties où, avec une « faible augmentation de dépense, on pourrait les construire en maçonnerie ».

pour la Compagnie, la nécessité en cours d'exploitation de faire les travaux urgents pour assurer la circulation.

En 1890, la Compagnie exploitante procéda, après l'exécution des parachèvements dont elle avait la charge, à la réception sans réserves des lignes concédées, ce qui implique bien qu'elle considérait que les ouvertures d'ouvrages étaient suffisantes à cette époque, et que, dans tous les cas, elle assumait l'obligation de faire face aux exigences du service public de transport dont elle avait obtenu la Concession.

Il tombe sous le sens qu'on ne trouverait certainement point de Compagnie au monde qui songeât à imposer à l'État la réparation des dommages pouvant résulter d'un événement de force majeure.—Mais, la Compagnie exploitante va plus loin : créée par le concessionnaire originaire, Baron de Hirsch, elle stipule, d'accord avec la Société sœur de construction, que la plus stricte économie serait observée dans l'exécution de l'entreprise: elle tient, avant tout, à assurer à qui de droit d'énormes bénéfices ! Elle se réserve au fond de réclamer ultérieurement à l'Etat concédant les frais nécessaires pour la réfection de la voie, afin de combler les lacunes qui seraient la conséquence du ménagement dans la dépense; en fait, elle s'avise de présenter, dans le présent Arbitrage, la note à payer au Gouvernement et n'hésite point à requérir, pour des modifications à apporter au tracé, le dépôt, à titre de provision, de sommes importantes !

Pour suivre la Compagnie dans ses récriminations exorbitantes, il faudrait ne tenir aucun compte de l'historique des relations de l'Etat et des deux Compagnies consessionnaires, ne tenir aucun compte surtout de la bonne foi qui doit présider à l'examen des rapports juridiques établis et des principes les plus certains de la législation spéciale aux Chemins de fer.

Telle est, cependant, la position prise par la Compagnie exploitante, tels sont les arguments invoqués à l'appui de la demande.

Nous concluons, en conséquence, que cette demande est mal fondée ;

que les conséquences de la suspension de la circulation, par suite du cas de force majeure, doivent être appréciés d'après les règles posées dans l'Article 4 de la Convention du 22 Décembre 1885 ;

que la Compagnie a reconnu elle-même, dans ses différentes mises en demeure, qu'il s'agissait bien là de circonstances dues à la force majeure;

Nous ajouterons,—sans entrer dans l'examen même des chiffres donnés par la Compagnie que nous contestons absolument,—qu'indépendamment des motifs d'ordre juridique et moral exposés dans les présentes Conclusions, la demande de la Compagnie ne saurait être accueillie par la Justice, pour cette raison que les dommages et intérêts revendiqués constituent un manque à gagner *ou lucrum cessans et que la Loi Ottomane n'autorise la réparation d'un tel dommage que s'il y a* **dol** *de la part du débiteur*, ce qui certes ne peut être invoqué dans le présent cas (Article 106 du Code de Procédure Civile Ottoman).

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

Le Gouvernement Impérial conclut à ce qu'il plaise à la Commission Arbitrale :

Débouter la Compagnie de sa demande et la condamner aux dépens.

Sous toutes réserves de compléter ou de modifier les présentes

Conclusions responsives, d'ajouter toutes nouvelles demandes et, généralement, sous réserve de tous droits du Gouvernement Impérial.

Constantinople, le 1/14 Septembre 1903.

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman

(Signé :) Alexanian.
« Salem.
« Bonnet.

ANNEXE.

QUITUS.

Je soussigné, A. Grosholz, Directeur de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux, déclare, au nom de la Compagnie, ce qui suit:

Comme il résulte de notre déclaration datée du 17 Novembre 1897, sub N° 2,018, qui a été présentée au Ministère du Commerce et des Travaux Publics, les créances de notre Compagnie sur le Gouvernement Impérial, se résument comme ci-dessous:

A.— Pour les transports militaires effectués à crédit jusqu'au 31 Août 1897 (n. s.);

B.— Pour les travaux d'agrandissement et autres travaux exécutés pour le compte du Gouvernement Impérial, jusqu'au 31 Décembre 1893 (n. s.);

C.— Pour différents trains spéciaux mis en circulation, sur la demande et pour compte du Gouvernement Impérial;

D.— Pour solde dû sur les annuités de l'emprunt afférent aux années 1888, 1890, 1891, 1892, et 1893;

E.— Pour intérêts, jusqu'au 31 Décembre 1897;

F.— Pour préjudices éprouvés par la Compagnie du fait des restrictions apportées par la Commission Militaire de Moustapha-Pacha, dans la libre circulation du matériel roulant;

G.— Pour la reconstruction du pont de l'Arda

Le montant de nos créances énumérées plus haut s'élève, d'après notre compte, au total de 10,900,000 francs, soit 476,000 Livres Turques environ. Toutefois, afin de les régler transactionnellement, nous avons consenti, par notre libre consentement, à réduire nos créances à la somme de trois cent quatre-vingt mille Livres Turques, en opérant une réduction de 96,000 Livres Turques environ, aux conditions suivantes.

La redevance due par la Compagnie au Gouvernement Impérial, pour la ligne d'Uskub-Zibeftché et pour les locations des terrains et magasins, peur les années de 1893, 1894, et 1895, soit 18,059 Livres Turques, sera déduite du montant transactionnel; de la sorte, la créance de la Compagnie se trouve réduite au chiffre de Livres Turques 361,941 (trois cent soixante et un mille neuf cent quarante et une Livres. Turques) dont les 100,000 Livres Turques nous seront payées dans un délai de dix jours à partir du présent acte, et le solde, soit 261,941 Livres Turques, nous seront payées, au fur et à mesure, sur les versements de l'indemnité de guerre grecque.

Ce mode d'arrangement transactionnel a été également accepté par Iradé Impérial de S. M. I. le SULTAN, communiqué par deux Lettres Vézirielles datées des 6 et 18 Novembre 1313.

Par conséquent, nous réservant de donner quittance lors du paiement du solde du montant transactionnel, soit 361,941 Livres Turques, je déclare, par le présent acte, n'avoir aucune réclamation ni créance sur le Gouvernement Impérial, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit, du chef des créances plus haut indiquées, et donne au Gouvernement Impérial Ottoman et, spécialement à toutes les Administrations de l'Etat, décharge complète, pleine et entière de tous nos comptes, créances, réclamations, dommages-intérêts, débours et intérêts, énumérés plus haut, et de la réduction de 96,000 Livres Turques environ.

Constantinople, le 29 Mai /10 Juin 1314/1898.

Le Directeur
(Signé:) A. GROSHOLZ.



